Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 15 kwietnia 1926 roku. Nr. 8.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.
Cena ogłoszeń według umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9. Telefon 195-28.
Cena numeru 25 groszy.
KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

W NIEPEWNOŚCI.

Ośrodkiem polityki wewnętrznej naszego Państwa jest nie od dzisiaj kwestja finansowa. Nieomal od pierwszej chwili istnienia naszego Państwa sprawa sanacji naszego skarbu i życia gospodarczego przytłacza swoją powagą i aktualnością wszystkie bez wyjątku problematy i zadania naszej młodej państwowości. Skarb jest nerwem życia państwowego, od skarbu zależy dosłownie wszystko, co w Państwie zrobić można, do czego Państwo dąży, czem Państwo jest i na zewnątrz i na wewnątrz.

W okresie inflacji, kiedy tanim, choć szkodliwym i wielce niebezpiecznym sposobem pokrywano wydatki drukiem banknotów, społeczeństwo niewiele interesowało się kwestją skarbową. Sztucznie odżywiane i narkotyzowane inflacją życie gospodarcze, rozwijało się napozór świetnie. Nie wielu było ludzi, którzy poza piękną osłoną, widzieli tragiczną i smutną rzeczywistość, umieli dojrzeć szereg niebezpiecznych i katastrofalnych błędów, fałszywe tendencje rozwoju i wykoszlawienie organizmu gospodarczego. Wśród zgiełku i wrzawy naszej baltazarowej uczty inflacyjnej — niewielu tylko dostrzegło ta-

BANK MASZYNISTÓW.

Ilustracja powyższa przedstawia „drapacz chmur", zbudowany w N.-Yorku przez Związek Maszynistów kolejowych na pomieszczenie własnego Banku. Budynek ten zbudowany został z funduszów, pochodzących wyłącznie z dobrowolnych składek członkowskich.



Gmach przedstawiony na ilustracji stanowi ze wszech miar imponujący dowód siły organizacyjnej, uświadomienia społecznego i wyrobienia gospodarczego maszynistów amerykańskich. Dla maszynistów kolejowych w Polsce winien być wzorem i zachętą do pracy i zrzeszenia się dla wzajemnej pomocy w sprawach ekonomicznych.

Jak wiadomo naszym czytelnikom Prezydjum Z. Z. M. nosi się od pewnego czasu z myślą zorganizowania kasy oszczędnościowo - pożyczkowej przy naszym związku. Myślą tą podzieliło się Prezydjum tak z Zarządem Głównym jako też i z wieloma ośrodkami naszego życia związkowego. Jak dotąd myśl ta znalazła zupełne zrozumienie i entuzjastyczne przyjęcie wśród maszynistów kolejowych w Polsce. Prezydjum przystąpiło obecnie do sfinalizowania projektów tak, iż zapewne już najbliższy Walny Zjazd Delegatów będzie mógł zająć się tą sprawą. Prace Prezydjum napotykają jednak na szereg poważnych trudności, zwłaszcza z uwagi na to, iż projekt ten musi być oparty na znajomości organizacji instytucyj tego typu oraz na dokładnych obliczeniach. Również i obecna sytuacja walutowa nie sprzyja szybkiej realizacji projektu, który jedynie w zupełnie uregulowanych stosunkach walutowych może liczyć na powodzenie.

Jakkolwiek jednak rozwiną się wypadki w przyszłości — należyte zrozumienie potrzeb oszczędności i współdziałania w sprawach gospodarczych musi conajrychlej znaleźć się u wszystkich bez wyjątku maszynistów kolejowych. Imponujący gmach Banku Maszynistów kolejowych w Ameryce winien być dla nas naocznem świadectwem do czego doprowadzić można ofiarnością, dobrą wolą i należytem zrozumieniem własnych interesów. 10.000 maszynistów w Polsce w rozproszeniu nie potrafi dokonać niczego. Wspólnym wysiłkiem bez ofiar ze swej strony mogą uzyskać stanowisko potężne i wpływowe jakie w dzisiejszych stosunkach daje posiadanie kapitału.

Marzeniem naszem powinien być własny gmach dla naszego własnego Banku Maszynistów. Może nie taki olbrzymi i imponujący i nie taki potężny jak ten, którego ilustrację podajemy — w każdym jednak razie gmach na pomieszczenie naszej własnej insytucji do nas należącej, dla naszych celów przeznaczonej i ku naszemu pożytkowi pracującej!

jemnicze „Mane Tekel Fares“, które pisała nam nieubłagana i niedająca się zabłagować rzeczywistość.

Dopiero hyperinflacja z czasów rządu Chjeno-Piasta otworzyła oczy szerszym masom na całą powagę położenia. Odtąd społeczeństwo śledzi z większem już zainteresowaniem politykę finansową i gospodarczą Rządu.

Okres złotego na równi złotej, następny okres jego częściowej dewaluacji, wysiłki wszelkie, przyciśnięcie śruby podatkowej, ofiary rozliczne, które ponosiła chętnie klasa pracująca, a z nią i pracownicy państwowi poszły, niestety, na marne.

Dziś, po 7-miu latach istnienia niepodległej Polski, Skarb Państwa stoi dosłownie nad brzegiem przepaści. Problemat budżetu staje się zagadnieniem nie do rozwiązania jakąś zagmatwaną kwadraturę koła, fatalnym splotem powikłanych i wzajemnie od siebie zależnych zjawisk, z których żadnego dotknąć nie można bez szkody dla interesu ogólnego, a które wszystkie razem zdążają w szybkim tempie w nieokreśloną i mętną, ale stanowczo katastrofalną przyszłość.

Przyczyny tego zjawiska, jego podłoże społeczne i polityczne omawialiśmy już niejednokrotnie na łamach naszego organu. Egoizm i brutalność polityki „sfer gospodarczych“, nienasycone gardziele i żołądki kapitału, zorganizowanego dobrze, świadomego swych samolubnych celów, operującego statystyką, naciąganą do własnych potrzeb, wpływami politycznymi i sabotującego Państwo na każdym kroku — oto przyczyny najważniejsze. Brak uświadomienia wśród szerokich warstw, brak orjentacji politycznej i świadomości własnych interesów, który okazał się dowodnie przy urnach wyborczych w r. 1922, słabe stanowisko i brak należytej organizacji w związkach zawodowych — oto przyczyna następna.

Wśród powodzi biegnących szybko po sobie zdarzeń i wypadków najwięcej ucierpieli i najwięcej stracili pracownicy państwowi. Oni są i byli kozłami ofiarnemi, których oddawano na całopalenie, ilekroć trzeba było pokuty za cudze winy i ratowania Państwa doprowadzonego do ruiny drapieżnością kapitału.

Powód leżał z jednej strony w tem, iż pracownicy państwowi, jako zależni ekonomicznie wprost i bezpośrednio od Państwa, stanowili łup najłatwiejszy, z drugiej zaś strony to, iż we własnych szeregach nie umieli wytworzyć ani solidarności, ani spójni, ani też siły takiej, którejby w kombinacjach, pomysłach i pociągnięciach sejmowych i rządowych nie można było pominąć. Pracownicy państwowi w pokaźnej liczbie opanowani duchem wszechpolskim, „narodowym“ i chrześcijańskim, pokorne pionki, poruszane ręką kapitału, aż nazbyt często frondowali przeciwko interesom pozostałej reszty klasy pracującej, aby mogli liczyć na jej poparcie. Pozostawieni sami sobie, byli quantité négligeable—nikt się z nimi nie liczył.

Trzeba było dopiero tak wstrząsających wydarzeń, jakie zaskoczyły pracowników państwowych pod koniec roku ubiegłego, trzeba było koniecznie, aby na widowni życia państwowego zjawił się p. Zdziechowski ze swoimi cynicznemi pomysłami, aby sprawie uposażeń pracowników państwowych nadać to poważne znaczenie, jakie się jej należało. W wyniku wydarzeń, znanych naszym czytelnikom, aż nazbyt dobrze, z licznych i różnorodnych artykułów, pism, odezw, rozpraw i t. d. — sprawa uposażeń pracowników państwowych wysunęła się na czoło zagadnień, związanych z naprawą skarbu w dobie obecnej.

Punktem wyjścia stał się program t. zw. Rządu koalicyjnego, który objąwszy pod koniec listopada r. 1925 spadek po p. Wł. Grabskim, znalazł się wobec redukcji konieczności wydatków państwowych. Po znanych perypetjach doszła do skutku „ustawa sanacyjna“, zawieszająca ustalenie mnożnej i redukcję poborów. Środek ten, rzekomo „prowizoryczny“ i właściwie obowiązujący jedynie na przeciąg 3 pierwszych miesięcy roku 1926, skrzywdził wprawdzie dotkliwie pracowników, odbierając im możność należytego zaspakajania potrzeb — i przysporzył skarbowi nieco środków — nie mógł jednakże poprawić sytuacji i uzdrowić stosunków. Był jedynie plasterkiem, przylepionym wstydliwie na ropiejącą i jątrzącą się ranę.

Pod koniec marca, gdy zbliżał się termin, z którym upłynąć miała moc obowiązująca ustawy sanacyjnej, sprawa uposażeń pracowników państwowych stała się kluczem sytuacji politycznej. Przysporzyła koalicji rządowej szereg zasadniczych trudności i omal nie doprowadziła do przesilenia rządowego. Celem zażegnania tego przesilenia przylepiono znowu plasterek na ranę — drogą prowizorycznego uregulowania sprawy odłożono właściwe rozstrzygnięcie na czas poświąteczny.

W chwili, gdy piszemy te słowa, sprawa nie posunęła się ani o włos z punktu, w którym zawisła prowizorycznie od dnia 30 marca, t. j. od dnia, w którym uchwalono prowizorjum budżetowe na kwiecień roku 1926. W skrócie wygląda ona jak następuje: obowiązują narazie obniżki procentowe, z poprawką na rzecz grup od XIV do XI. Obowiązuje również dawno już nierealna grudniowa mnożna, w wysokości 43 groszy za punkt uposażeniowy. Minister skarbu ma do 15-go wnieść projekt nowej ustawy uposażeniowej, względnie noweli do istniejącej, a równocześnie opracować plan sanacji finansowej. Do tego czasu winno nastąpić uzgodnienie stanowisk między stronnictwami koalicji, które ujawniły daleko sięgające różnice zdań na komisji budżetowej Sejmu. Ostatecznie rzecz biorąc, sprawa uposażeń pracowników państwowych nadaje ton zasadniczy całej sprawie. Od jej rozwiązania zależą losy rządu, a bodajże i losy Państwa.

Wśród ścierających się sił i poglądów na prawicy — wysuwa się na plan pierwszy p. minister skarbu Zdziechowski ze swoim pseudo-programem, oparty o setkę głosów luendencji i pięćdziesiątkę Piasta, a w sprawach urzędniczych bodaj i o dalsze kilkadziesiąt głosów egoistycznie nastrojonych i demagogją wojujących opozycyjnych stronnictw chłopskich. Ze strony lewej P. P. S. walcząca, zasadniczo rzecz biorąc, szczerze i wytrwale w imieniu dobra pracowników z N. P. R., której stanowisko nieco mniej zdecydowane i daleko bliższe kompromisów — jest również sprzeczne z poglądami prawicy.

„Program“ p. Zdziechowskiego, tak, jak został on przedstawiony w słynnej już mowie w czasie dyskusji nad prowizorjum budżetowem, oraz w głosach prasy z ostatnich tygodni, zawiera w gruncie rzeczy jeden jedyny tylko punkt realny i polityczny. Tym jest dalsza obniżka poborów pracowników państwowych. Nie można bowiem brać na serjo wszelkich paljatywów, w rodzaju wyrównawczego podatku majątkowego, o wydajności 60 miljonów rocznie i o skandalicznej wprost progresji (5 do 7 pro mille), ani innych półśrodków, w rodzaju podwyższania cen produktów monopolowych. Niema w programie tym, oczywiście ,ani nacisku podatkowego, ani żądania świadczeń od tych, którzy przedewszystkiem czerpią z Państwa korzyści i którym w pierwszej linji są zainteresowani w utrzymaniu dotychczasowego ustroju społecznego. Pełna tupetu prawicowa prasa zapowiada, iż ten imponujący swoim tragicznem ubóstwem umysłowem program — jest programem N. D. i że obóz narodowy „murem stoi“ za p. Zdziechowskim i jego programem.

Musimy się zatem liczyć poważnie z próbą dalszych wydatnych obniżek poborów. Sfery gospodarcze i ich mandatarjusz obecny Minister Skarbu doszły snać bowiem do punktu, w którym kończy się zdrowy rozum, a zaczyna zaślepienie. Zdają się zupełnie świadomie i celowo prowokować burzę i opór — nielicząc się z tem widocznie, iż burza ta zwali się niewątpliwie na ich głowy. Zacisnęły kieszenie, nie chcą dać nic dobrowolnie, jakgdyby nie widziały i nie rozumiały, iż może będą musiały oddać wszystko — pod przymusem. Rachuby ich są mętne w celach i zagadkowe w założeniach. Wzmożona propaganda faszyzmu i monarchizmu zdaje się wskazywać na to iż mamy do czynienia z szaloną i niebezpieczną, ale świadomą polityką.

Czy, i o ile partje robotnicze, w chwili obecnej zasiadające w rządzie, będą mogły skutecznie przeciwstawić się tym tendencjom—nie wiadomo. Że będą usiłowały to zrobić, nie ulega kwestji. Z praktyki jednak marcowej wiadomo nam i każdemu, że nie wszystkie mocne słowa i nie wszystkie stanowcze oświadczenia można traktować na serjo. Istnieją bowiem tajniki polityczne,

istnieją rachuby i względy, znane tylko wtajemniczonym, którę nakazują dążenie do kompromisów. Żadna z tych partyj nie jest tak mocnemi węzłami związana z pracownikami państwowymi, aby nie chciała za cenę ich interesów uzyskać takie, lub owakie ustępstwo, aby nie zechciała poświęcić ich dla celów, które dla partji są bliższe i ważniejsze. Istnieje ponadto, wyznać trzeba, wielka i niepokojącą niewiadoma, co stanie się z Państwem po rozbiciu koalicji—i czy w tej mgławicy istnieje dla pracowników możność, jeżeli już nie poprawy bytu, to przynajmniej możność utrzymania dotychczasowego stanu posiadania.

Cokolwiek jednak przyniesie przyszłość w dniach najbliższych — walka rozegrać się musi. Czy toczyć się ona będzie wyłącznie na słowa i programy i nie wyjdzie z gabinetów i sal konferencyjnych czy też przeniesie się na linje kolejowe, biura rządowe a może i na uliczne barykady — odbyć się musi i musi rozstrzygnąć o naszym losie na przyszłość najbliższą.

Oczywiście nie śmie w tej walce zbraknąć samych pracowników państwowych. W rokowaniach i pertraktacjach muszą koniecznie swoją zdecydowaną postawą i spójnią dać w ręce swoich obrońców należytą broń i argumenty. W razie zaś niepomyślnych rezultatów muszą stanąć do walki stanowczej i zdecydowanej — o swoje prawa, o swój byt i o losy swoje w przyszłości.

Z zadowoleniem przyznać należy, że świadomość tych konieczności ujawniła się dostatecznie w łonie związków pracowników państwowych. Centralna Komisja Porozumiewawcza Z. P. P. usiłowała wytworzyć front jednolity i zająć stanowisko zdecydowane. Na całodziennem posiedzeniu plenarnem w dniu 4 marca obradowano długo, szeroko i w sposób w słowach bardzo zdecydowany nad sytuacją. Ze względu jednak na różnorodność warunków, w których znajdują się poszczególne związki oraz ze względu na zbyt daleko sięgające rozbieżności przekonań co do taktyki — okazało się, że owa realna praca grupuje się jedynie w związkach pracowników kolejowych. Na nich też spoczął cały ciężar rozwiązania i załatwienia sprawy.

Na terenie Związków Kolejowych dokonała się pod wpływem wypadków ważna i znamienna konsolidacja. U wspólnego stołu w lokalu naszego związku znalazł się Ż. U. K., który należy do C. K. P. a nie należy do bloku jek też i P. Ż. K., który należy do bloku a nie należy do C. K. P.

Osiągnięto zasadniczą zgodę na program działania. Nie cofnięto się przed ewentualnością strejku na wypadek próby zrealizowania dalszej obniżki poborów i chęci utrzymania dotychczasowych pokrzywdzeń. Ze względu na stanowisko P. Z. K. postanowiono wprzódy wyczerpać wszelkie środki pokojowe i zaproponować współpracę w wykonaniu planów sanacyjnych. Podstawa została stworzona. Zasady i taktykę narzuci życie, które najczęściej przekreśla teoretyczne rachuby i kombinację.

* * *

Jaka będzie przyszłość, jakie będą decyzje, na jakiej podstawie rozpocznie się decydująca partja o najżywotniejsze dla nas sprawy nie wiemy. Z umysłu nie zaprzątaliśmy uwagi naszych czytelników pogłoskami i kombinacjami tak obficie kolportowanemi przez inne czasopisma związkowe. Nie uważamy i dziś za stosowne powtarzać treści kombinacyj, zamierzeń i projektów, choćby to były nawet oficjalne kombinacje p. Zdziechowskiego. Nie mają one bowiem w sobie niczego realnego. Realne rzeczy, realne rozstrzygnięcia wyłonią się bądź w rozgwarze narad i konferencyj bądź w ogniu walki — a treści ich nie sposób przewidzieć.

Nasi członkowie wiedzą i wiedzieć powinni, że minął już, zda się, czas pertraktacyj, kombinacyj i zebrań, że trzeba się przygotować do walki i odporu. Choćby na sprawę tyczącą wszystkich pracowników przylepiono plaster, poklepany także i przez stronnictwa lewicy — my, maszyniści mamy za wiele swojej krzywdy i zawiele swoich własnych bolączek, abyśmy mogli w zupełności rezygnować z myśli o walce. Prócz kwestji uposażenia istnieje jeszcze sprawa redukcji personalnych na kolejach, uchwalonych jak wiadomo w 2-iem czytaniu na komisji budżetowej, istnieje dla nas najważniejsza i wciąż żywotna sprawa godzinowo-kilometrowego.

Tej ostatniej nie sposób wysuwać obecnie odrębnie. Nie wiadomo co przyniesie dzień jutrzejszy. Nie wiadomo czy nie rozpęta się zawierucha potężna i wielka. Wówczas sprawa nasza być musi stać się sprawą ogólną tak zresztą, jak my gotowi jesteśmy karnie i solidarnie popierać innych. Jeśliby — co bardzo mało prawdopodobnie atmosfera uciszyła się i chmury rozprószyły — my nie zapomnimy o naszych własnych porachunkach i znajdziemy czas i formę ich załatwienia.

Jesteśmy w niepewności. Pewnem jest jedno—trzeba będzie walczyć, a do tej walki trzeba się przygotować. Mamy tą dumną nadzieję, że maszyniści nie powstydzą się swego stanowiska i spełnią to ważne zadanie, które ich czeka.

POTRĄCANIE PRZEPAŁÓW.

Wielokrotnie zajmowaliśmy się już na łamach naszego czasopisma nader ważną dla maszynistów sprawą potrącania przepałów z wynagrodzenia godzinowo-kilometrowego. Kwestję tę poruszaliśmy bądź w związku z ogólną krytyką obowiązującego systemu premjowania oszczędności opałowych, bądź też zupełnie oddzielnie, jak np. w Nr. 4-tym „Maszynisty" na r. b.

Równie usilnie staraliśmy się o załatwienie i uregulowanie tej sprawy w M. K. System premjowania oszczędności opałowych, zwłaszcza zaś sposób interpretacji i stosowania obowiązujących przepisów, stanowił bowiem i stanowi stale przedmiot żywego zainteresowania drużyn parowozowych. Jeszcze w jesieni r. 1924 wnieśliśmy w wykonaniu uchwał V-go Walnego Zjazdu obszerny i zasadniczy memorjał do M. K. Uzyskaliśmy wówczas uznanie dla większości naszych postulatów. Niestety, utartym u nas zwyczajem M. K. swoje, a życie swoje. Teoretyczne wypracowanie referentów ministerjalnych nie cieszą się poszanowaniem organów wykonawczych, które polecenia M. K. systematycznie i cynicznie lekceważą i sabotują. Dosłownie ani jedno z poleceń, zawartych w rozporządzeniu M. K. Nr. VI (16982/24) nie zostało w praktyce wykonane. Zasadnicze zarządzenie, które miało na celu usunięcie automatycznego stosowania represyj, i spowodowanie dokładnego badania przyczyn przepału w każdym poszczególnym wypadku — pozostało tylko na papierze i nigdy w czyn wprowadzone nie było.

W ślepem dążeniu do oszczędności obniżono normę węglową do takiego stopnia, iż przepał jest rzeczą nieomal nieuniknioną, a oszczędność uzyskują poszczególne jednostki, przeważnie drogą nie bardzo legalną i niekoniecznie etyczną. Norma wystarcza wprawdzie przy normalnych warunkach, ale każdy dzień niepogody, śnieżycy, czy silnego wiatru, każdy defekt parowozu, powoduje już przepał.

W dodatku olbrzymia większość parowozów, oddanych obecnie do ruchu, znajduje się w stanie dalekim, nietylko już od ideału, ale nawet od przeciętnej poprawności. Administracja wykazuje tendencję utrzymywania parowozów jaknajdłużej w ruchu. Dopóki na parowozie koła obracają się jako tako — używa się go do służby. Administracja jest bowiem zainteresowana materjalnie w uzyskiwaniu wysokich stawek przebiegu, otrzymując za to premje przebiegowe. Naprawy dokonuje się niedbale. Przedewszystkiem znowu dlatego, że administracja parowozowni i warsztatów jest zainteresowana materjalnie w szybkiem i taniem uskutecznianiu napraw (premje warsztatowe). Wiele winy spoczywa również w braku odpowiednich wykwalifikowanych fachowych sił, oraz w nadwyraz dyletanckiem nieudolnem kierownictwie.

Wszystko to powoduje, że parowozy są złe, mają

urządzenia zniszczone, częstokroć do tego stopnia, iż maszynista z trudem i wysiłkiem tylko jest w stanie doprowadzić pociąg do miejsca przeznaczenia. Napraw, żądanych przez maszynistę, nie uskutecznia się wcale, bądź uskutecznia się je niedbale i po dyletancku. W tych warunkach przepał jest zjawiskiem nieuniknionem i stał się objawem chronicznym, zwłaszcza na tych odcinkach, gdzie administracja, ustalając normę, nie zwróciła uwagi na specjalne warunki terenowe, oraz na brak najpotrzebniejszych urządzeń.

Oczywiście, zasadnicza wada systemu polega na myśli z gruntu fałszywej, na której oparto jego zasady. Podkreślaliśmy już wielokrotnie, że racjonalny system premjowy nie powinien bynajmniej polegać na tym, aby pracownika zmuszać do gorliwości w służbie drogą gróźb, kar i represyj, lecz przeciwnie, winien obietnicą nagrody do tego nakłaniać. Policyjnemi środkami w takich razach nie osiągnie się dosłownie niczego.

Największą jednak bolączką systemu a raczej jego wykonania jest absurdalna i bezprawna zasada, w myśl której prawem kaduka administracja pozwala sobie potrącać kary za przepał nie tylko z bieżących i przyszłych oszczędności ale nadto i z części uposażenia mianowicie z dodatków za czas spędzony w służbie na parowozie. Wielokrotnie a bezskutecznie zwracaliśmy uwagę M. K. na niewłaściwość, bezprawność i niemoralność takiej praktyki. Jesteśmy przekonani, iż zarządzenie zezwalające na potrącanie przepału z godzinowo - kilometrowego jest jawnem i wyraźnem bezprawiem. Wszak godzinowo-kilometrowe jest wynagrodzeniem za czas spędzony w służbie na parowozie i stanowi ekwiwalent za wydatki służbowe. W tych warunkach nie wolno godzinowo-kilometrowego zająć nawet sądownie i nawet za alimenta, ani też administracyjnie nawet za podatki. Tymczasem nie wiadomo, który i jaki kacyk, czy satrapa, wymyślił sobie i uzurpował prawo do ściągania z godzinowo-kilometrowego, kary za przepał, stanowiący jedynie konsekwencję wewnętrznych zarządzeń oszczędnościowych M. K.

Obrazek ten jest istotnie jedynym w swoim rodzaju. Taki „kwiatek", taki objaw „praworządności", nawet u nas, w kraju tysiąca możliwości, mógł się zdarzyć, chyba tylko w kolejnictwie. Ministerstwo jest ślepe i głuche na skargi, na protesty, a kacyki hulają.

Wielka część winy spada również i na maszynistów. Gdyby czytali uważnie swój organ, gdyby zdobyli się na szczyptę odwagi, gdyby postępowali wszyscy i zawsze według wskazówek, udzielanych im przez Prezydjum Związku, sprawę już dawno możnaby było załatwić pomyślnie. Jednakże maszyniści wolą bądź w milczeniu znosić bezprawie, bądź skarżą się ryczałtowo i anonimowo, nie mając odwagi zarekursować do M. K. i udać się o poparcie do Związku. Wskazujemy z całym naciskiem na treść ostatniego ustępu artykułu p. t. „Potrącenia kar za przepał z godzinowo-kilometrowego", zamieszczonego w Nr. 4-tym „Maszynisty" z r. b., strona 3. Radzimy wszystkim, zainteresowanym w sprawie przepałów, artykuł ten przeczytać i do niego się zastosować.

Równocześnie zwracamy się ponownie do M. K. z powtórzeniem naszych argumentów i postulatów. Potrącanie kar za przepał z wynagrodzenia za wydatki, poniesione w służbie, musi ustać stanowczo, a potrącone bezprawne kwoty muszą być zwrócone. Nie można dłużej tolerować jawnych drwin z prawa i bezczelnej wprost samowoli lada naczelnika. Ministerstwo musi nareszcie zrozumieć, że należy tych panów ukrócić w ich zapędach. Wszak już niejednokrotnie zwracaliśmy uwagę na to, że panowie — naczelnicy i kierownicy, partycypując w premji, mają ją gwarantowaną i pewną, że ciągnąc korzyści z systemu premjowego, nie ponoszą żadnych ujemnych konsekwencyj. Te ponoszą tylko maszyniści, tylko dla nich system premjowy najeżony jest cierniami i kolcami i powoduje szykany, udręki i straty. Nie należy przeciągać struny. Wiele już krzywd gorzkich i piekących nagromadziło się z czasem. Naczynie jest pełne — należy baczyć, aby się nie przelało.

O ostateczne załatwienie sprawy t. zw. „odszkodowań".

Jednem z największych utrapień dla pracowników kolejowych jest sprawa t. zw. „odszkodowań".

Utarł się zwyczaj, zdaniem naszem, pozbawiony wszelkiego uzasadnienia prawnego, polegający na tem, iż w każdym wypadku gdy skutkiem jakiegoś zdarzenia zarząd kolei poniesie stratę — obowiązek wynagrodzenia szkody nakłada się na pracownika.

Odszkodowanie takie nakładają zupełnie dowolnie pp. naczelnicy parowozowni, naczelnicy oddziałów, wreszcie Dyrekcje nie robiąc sobie ze sprawą dosłownie żadnych ceremonij, konstatują „winę" pracownika według własnego „widzimisię", nakładają kary, stosują represje służbowe a na dodatek obciążają pracownika obowiązkiem zwrotu szkody rzekomo przez niego wyrządzonej. Takie „orzeczenie" pozbawione wszelkiej kontroli, nie oparte na niczem z wyjątkiem samowoli i arbitralności tego czy owego naczelnika wykonuje się sumiennie, ściągając przypisaną do zapłacenia sumę przy wypłacie poborów służbowych bądź to jednorazowo, bądź też „ratami", których wysokość określa znowu samowolnie Pan Naczelnik.

Nie inaczej postępują Dyrekcje. Regułą jest np. w Dyrekcji Warszawskiej, iż w każdym wypadku uznania winy przez Komisję Dyscyplinarną Dyrekcja nakłada odszkodowanie. Niezależnie od tego nakłada Dyr. odszkodowanie także i w wypadkach, które nie stanowiły przedmiotu orzecznictwa Kom. Dyscyplinarnej.

Praktyka odszkodowaniowa, stosowana w takiej formie rozpanoszyła się na dobre na całej nieomal sieci P. K. P. Wymyślona i doprowadzona do perfekcji w Dyrekcjach b. zaboru rosyjskiego przedostała się także na teren Małopolski, gdzie odgrzebano z lamusu nigdy dotąd nie stosowane i zupełnie zapomniane przepisy austr. pragmatyki służbowej, a nawet zaczyna wyrabiać sobie prawo obywatelstwa w b. dzielnicy pruskiej — mimo iż tam stoi w wyraźnej sprzeczności z pozytywnemi przepisami obowiązujących ustaw.

Historja tego nowego dotkliwego i złośliwego środka szykany jest historją przenikania owego „ducha wschodu", o którym pisaliśmy obszernie w „Maszyniście" do organizmu naszej administracji kolejowej. Śmierdzący dziegciem i machorką autokratyzm, dążność do schwycenia w ręce „naczalstwa" losów pracownika oraz pogarda i lekceważenie dla prawa i obowiązujących przepisów tutaj może więcej jak gdzieindziej święciły tryumfy. Świadectwem tego jest sposób traktowania tej sprawy przez M. K.

Zwróciliśmy na tę kwestję uwagę już w początkach r. 1925 i przestudjowaliśmy ją gruntownie. Wnieśliśmy wówczas do M. K. memorjał z obszernemi uzasadnieniami. M. K. odpowiedziało wykrętnie. Pominięto milczeniem zasadniczą część memorjału, zgadzając się jedynie z ostatnią jego częścią, traktującą o formalnościach załatwiania tej sprawy. Oczywiście po tej odpowiedzi nic się nie zmieniło w praktyce, a ponowne nasze wystąpienie w tej sprawie nie doczekały się również zdecydowanej odpowiedzi. Ministerstwo omijało zatem zasadnicze trudności i nie chciało się wdawać w dyskusję na ten temat, zapewne rozumiejąc i czując, iż w razie podjęcia takiej dyskusji, i w razie rozstrzygnięcia sprawy — dotychczasowa praktyka musiałaby bezwarunkowo upaść, bo jest stanowczo samowolną i pozbawioną wszelkiego uzasadnienia prawnego. Nie było jednak w naszej mocy zmusić M. K. do dyskusji ani do zasadniczego uregulowania sprawy.

Staraliśmy się tedy o wyjaśnienie sprawy na innej drodze. Skorzystaliśmy z okoliczności, iż znalazł się między członkami naszego związku człowiek, który nie przy-

jął w pokorze wyroku odszkodowaniowego (wypadek niestety rzadki), ale czując się nim pokrzywdzonym zwrócił się do związku z żądaniem obrony. Był nim kol. Stefan Michalski, w którego imieniu zredagowaliśmy rekurs do M. K. przeciw orzeczeniu D. K. P. w Warszawie, która nałożyła nań odszkodowanie w sumie 625 zł. Rekurs zrobiliśmy w tym celu, aby zmusić M. K. do udzielenia zdecydowanej odpowiedzi i w ten sposób bądź załatwić tę sprawę zgodnie z naszemi postulatami bądź też uzyskać możność wniesienia skargi do Najwyższego Trybunału Administracyjnego i na tej drodze wyjaśnić ostatecznie czy i o ile praktyka, stosowana dotąd w naszem kolejnictwie ma uzasadnienie.

Tu jednak zaczynają się nowe trudności. *Oto mimo iż rekurs wniesiony został jeszcze w marcu r. 1925 M. K. dotąd nie udzieliło nań odpowiedzi.* Nie dlatego żeśmy o tem zapomnieli. Bynajmniej. Interwenjowaliśmy w tej sprawie w M. K. niezliczoną ilość razy. Interwenjowaliśmy i u referentów i u Dyr. Departamentu i u P. Ministra, słowem „sprawa Michalskiego" stała się dla nas pacierzem codziennym, który odmawiamy zawsze ilekroć któryś z przedstawicieli związku jest w Ministerstwie.

Nic nie pomaga. Ministerstwo uparło się i nie odpowiada. Co kryje się poza tem nie wiemy i przesądzać nie chcemy. Sprawa leży w ręce p. Schmidta, tego samego, który sprawę pp. czyścicieli załatwił w 4 dniach... Czy zatem zawiniło tutaj lenistwo pp. referentów, czy brak dostatecznego przygotowania do załatwienia tej trudnej bądź co bądź kwestji, czy też, co najbardziej prawdopodobne, słabość stanowiska M. K., które boi się wytoczenia sprawy przed N. T. A. — w każdym razie sprawa ta jest znamiennem świadectwem metod, stosowanych przez M. K. wobec kwestyj o zasadniczem znaczeniu dla szerokich rzesz pracowników, jest namacalnym dowodem, że kpiny z prawa, samowola i autokratyczne metody zagnieździły się na dobre także i w najwyższej naszej władzy.

Nie poruszamy dzisiaj z umysłu samego meritum sprawy. Postaramy się uzasadnić nasze zapatrywania w właściwym sądzie, uważając, iż dyskusja na ten temat jest w dzisiejszych warunkach wobec wyraźnej złej woli Ministerstwa stratą czasu i papieru oraz rzucaniem grochu o ścianę. Nie zamierzamy ponownie przemawiać do obrazu skoro obraz przez rok do nas ani słowa... Ale domagamy się stanowczo *jakiejś* odpowiedzi na rekurs Michalskiego. To należy się Michalskiemu, to należy się nam, to należy się opinji pracowników kolejowych, to jest wreszcie moralnym obowiązkiem M. K., jeżeli nie chce nadal swojem stanowiskiem stwierdzać, iż stosuje u siebie najgorsze metody systemu policyjnego samowładztwa.

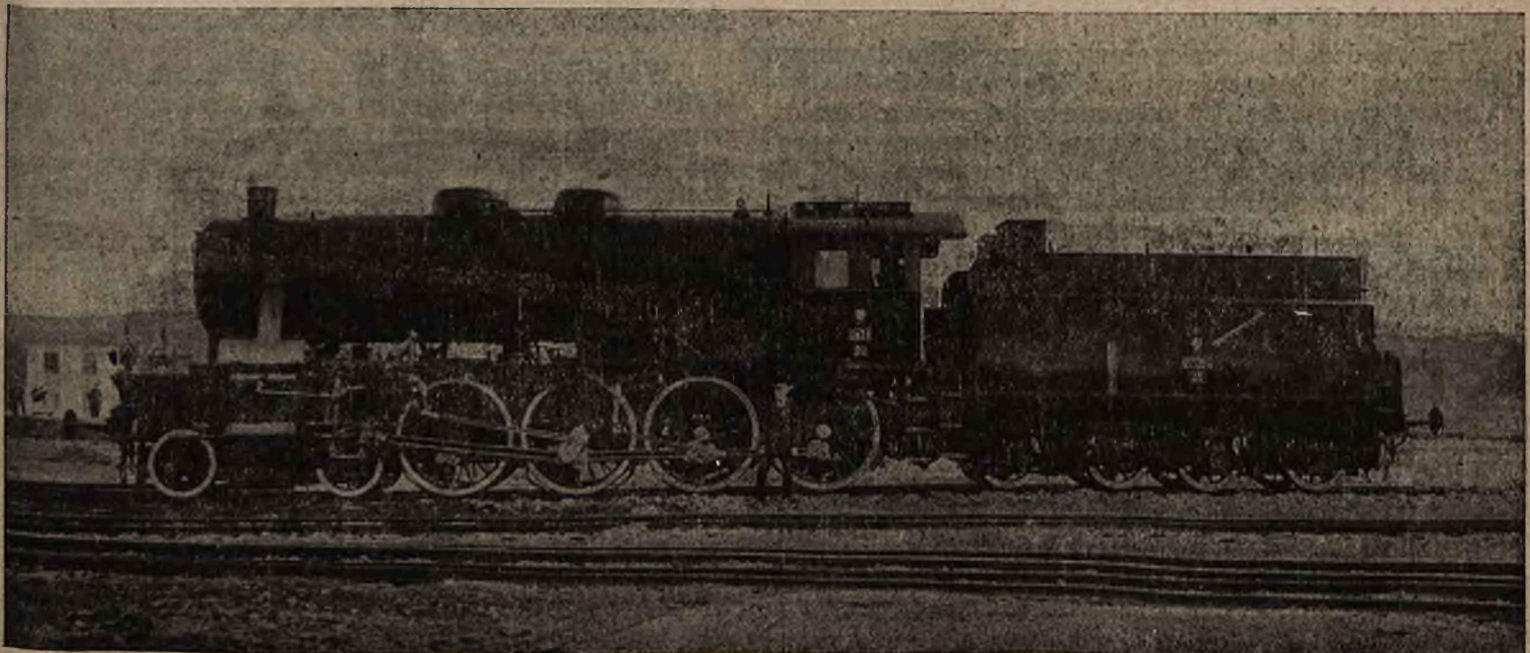
Skoro nie pomagają interwencje, prośby i nalegania, skoro ustawiczne wydeptywanie schodów Ministerstwa nie zdołało doprowadzić do żadnego konkretnego rezultatu *zwracamy się tą drogą do obecnego Ministra Kolei, żądając w imię sprawiedliwości, aby pp. referenci wydusili z siebie wreszcie tak długo przygotowywaną odpowiedź na rekurs Michalskiego.*

Jeżeli jej w najbliższych dniach nie otrzymamy, poradzimy sobie inaczej. Jest w tej sprawie jeszcze inna droga której dotąd używać nie chcieliśmy. Zwracamy uwagę pp. referentów, że możliwą jest w tej sprawie skarga, ustalająca do zwyczajnego sądu cywilnego. Po rocznem cierpliwem wyczekiwaniu nie zawahamy się użyć tego środka. Ministerstwo przegra z wszelką pewnością, a wówczas sprawa nabędzie posmaku wyraźnego *skandalu.*

Uważamy, że raz już trzeba skończyć z tą sprawą, że raz należy ustalić co wolno, a co nie wolno. Stanowisko M. K., ustawiczne zwlekanie uniemożliwiło nam dotąd załatwienie tej sprawy i wydarło z kieszeni pracowników nie jeden złoty — bez prawa i uzasadnienia. Jednakże nie Ministerstwo wyłącznie ponosi winę. Dużo winni sami pracownicy. Nie jeden kol. Michalski otrzymał „wyrok odszkodowaniowy". Otrzymały go oprócz niego setki innych pracowników kolejowych i członków naszego związku. A jednak *ani jeden z nich nie zgłosił się do nas z prośbą o obronę ,ani jeden nie miał odwagi sprzeciwić się orzeczeniu władzy.* W tych warunkach trudno jest bronić pracowników. Co ma uczynić Związek z takimi członkami? Przemocą nikogo bronić nie można. Daliśmy wskazówki, wyświetliliśmy sprawę, podaliśmy szczegółowo sposób postępowania — oczywiście „Maszynista" poszedł na masło, a nasi członkowie płacili i płacą nie mogąc zdobyć się na odrobinę choćby odwagi obywatelskiej.

A czas już najwyższy, aby zbudzić się z apatji i zerwać ostatecznie z polityką pokory i niesprzeciwiania się złu.. Mamy nadzieję, iż od dzisiaj, żaden wypadek nałożenia odszkodowania nie przejdzie bez echa i protestu, a każdy z ukaranych „odszkodowaniem" zwróci się o pomoc do związku. Może wówczas zdołamy nareszcie skończyć i załatwić ostatecznie tę sprawę.

Parowóz osobowy Polskich Kolei Państwowych OS 24.



Podajemy fotografję najnowszego polskiego parowozu osobowego, wypuszczonego przez wytwórnię „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie". Charakterystykę i szczegółowy opis zamieścimy w najbliższej przyszłości.

SIEĆ KOLEJOWA NA KULI ZIEMSKIEJ.

Wedle świeżo ogłoszonej statystyki, długość szyn kolejowych na całym świecie wynosiła w 1924 roku 1.206.504 kilometrów. Jest to mniej więcej trzydziestokrotny obwód równika. Jedna trzecia wszystkich kolei świata znajduje się w Stanach Zjednoczonych. Niemcy, które przed wojną stały na drugiem miejscu, zeszły obecnie na piąte, straciwszy jedną dziesiątą swoich kolei. Ciekawem jest, że dwa państwa pozaeuropejskie: Kanada i Indje, które jeszcze przed piętnastoma laty miały niewielką sieć kolejową, obecnie stoją na drugiem i trzeciem miejscu. Rosja zaś na czwartem. Podział kolei według państw, przedstawia się następująco: Stany Zjednoczone 425,230 klm., Kanada 64.150, Indje 60.590, Rosja 58.239, Niemcy 58.041, Francja 49.695, Anglja 38.181, Argentyna 35.291, Brazylja 29.484, Meksyk 25.344, Włochy 20.119, Południowa Afryka 18.626, Polska 18.411, Japonja 13.144; Chiny 11.345 klm. Znamiennem jest, że sieć kolejowa zmniejszyła się w 1925 roku, w porównaniu z 1924 r. o 1700 klm. z powodu wzmożonego ruchu samochodowego i powietrznego.

Życie związkowe.

SKARŻYSKO.

Zjazd Okręgu Radomskiego. W dniu 5 lutego odbył się nadzwyczajny zjazd prezesów kół miejscowych Okręgu Radomskiego, z następującym porządkiem dziennym.

1. Odczytanie ostatniego protokułu ze zjazdu okręgowego.
2. Sprawa listy starszeństwa i wynik plebiscytu.
3. Sprawa kupna domu w Busku dla Sanatorjum.
4. Sprawa godzinowo-kilometrowego.
5. Sprawa ustawy zmiany uposażeń.
6. Sprawa wyjaśnienia ustawy emerytalnej.
7. Wolne wnioski.

Na zjazd przybyli wszyscy prezesi kół miejscowych i członkowie Zarządu Okręgu w łącznej liczbie 18.

Z ramienia Dyr. Radomskiej uczestniczył *p. Komarnicki*, który omówił znaczenie zjazdu i obrad, i zakończył przemówienie życzeniem, aby obrady objęły całokształt życia służbowego maszynisty, a uchwały znalazły najowocniejszą realizację.

Zjazd zagaił prezes okręgu *kol. Żeber*, poczem *kol. Michniewski* odczytał protokuł z obrad poprzedniego zjazdu. *Kol. Żeber* obszernie omówił działalność Zarządu, nad zrealizowaniem uchwał poprzedniego zjazdu, oraz przedstawił obecny stan szeregu spraw, będących celem zabiegów Zarządu Okręgowego.

Przechodząc do drugiego punktu porządku dziennego formowania listy starszeństwa *kol. Żeber* wyjaśnia, że sprawa ta wałkowana jest już od szeregu lat, zawsze bezskutecznie. Mówca stwierdza, że stan dotychczasowy, sprowadzający ustawiczne tarcia i niezadowolenia, musi się skończyć i sposób formowania listy starszeństwa należy definitywnie określić przez głosowanie.

Większość głosujących opowiedziała się, aby przy formowaniu listy starszeństwa brać pod uwagę datę wstąpienia na parowóz, jednakże z powodu wstrzymania się od głosowania 50 proc. obecnych, zakwestjonowano wynik głosowania, a po złożeniu votum separatum przez przedstawiciela koła Chełm *kol. Witkowskiego*, zjazd polecił sprawę odesłać Zarządowi Głównemu do rozpatrzenia.

Przechodząc do sprawy budowy sanatorjum w Busku przez Z.Z.M. dla swych członków i ich rodzin, *kol. Żeber* polecił, aby wypowiedzieli się wszyscy przedstawiciele kół miejscowych i imieniem swych członków stwierdzili konieczności takiej instytucji i określili termin przystąpienia do właściwych robót.

Jakkolwiek ogół przedstawicieli zaznaczył w dyskusji potrzebę własnego sanatorjum, to jednakże większość była za tem, że obecna chwila nie jest odpowiednią, i że należy odroczyć termin budowy do czasu, kiedy byt materjalny maszynistów zostanie należycie utwierdzony.

Sprawę godzinowo - kilometrowego wszechstronnie omówili *kol. Żeber* i *Witkowski*, przedstawili z pomocą liczb zmniejszenie zarobków ubocznych i omówili pogląd Zarządu Głównego w tej sprawie zwołanego, a w którym to zebraniu mówcy brali udział. Zjazd zaakceptował stanowisko Zarządu Głównego i podporządkował się jego dyrektywom.

Ponadto *kol. Żeber* i *Witkowski* informowali zebranych, że Rząd zamierza przystąpić do rewizji uposażeń, co znowu wydatnie uszczupli zarobki maszynistowskie. Zebrani uchwalili zwrócić się do Prezydjum, aby w żadnym wypadku do rewizji uposażeń nie dopuściło.

W wolnych wnioskach zebrani poruszali szereg spraw służbowych, które już niejednokrotnie omawiane były na łamach „Maszynisty“, w tym celu, aby właściwe czynniki zechciały się nimi zająć, względnie też były przedmiotem wielu konferencyj w Dyrekcjach lub w M. K.

WILNO.

Walne Zebranie Koła. W dniu 26 marca b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła w Wilnie. Z ramienia Zarządu Głównego uczesniczył wice-prezes Związku *kol. Borkowski*, a z ramienia Zarządu okręgowego w Wilnie *kol. Łapiński.*

Na przewodniczącego powołano *kol. Schabowskiego.*

Pierwszy zabrał głos *kol. Łapiński*, który wyraził imieniem kolegów zadowolenie, że członkowie Prezydjum, w zrozumieniu trudniejszego aniżeli w innych dzielnicach kraju, położenia pracowników kolejowych pracujących na kresach, otaczają ich specjalną opieką, odwiedzając często miejscowości kresowe, dzięki czemu wiele już zła udało się usunąć, a sprawność organizacyjna ustawicznie postępuje naprzód.

W obszernem przemówieniu *kol. Borkowski* powrócił do smutnej pamięci lat inflancyjnych kiedy to miesięczne zarobki uboczne starczały zaledwie na paczkę papierosów, kiedy to należało oglądać rodziny, aby samemu mieć siły do pracy, pełnionej na parowozie, ale i poza służbą.

Z chwilą zespolenia się w Związek warunki poprawiły się, lecz z tą chwilą rozpoczęła się naganka, której skutki tak boleśnie w ostatnich czasach dotknęły ogół drużyn maszynistowskich.

W dyskusji ogół kolegów wypowiedział się nad zmianą obecnego systemu godzinowo-kilometrowego, który na leży zastąpić tylko godzinowem.

Zarządowi Głównemu i Prezydjum wyrażono uznanie za dotychczasową działalność i całkowite poparcie w dalszej jego pracy.

JAWORZNO.

Walne Zebranie Koła. W dn. 27 lutego b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła w Jaworznie. Imieniem ustępującego zarządu złożył sprawozdanie z jego działalności przewodniczący *kol. Głębik.* W dyskusji stwierdzono zupełnie zadawalniający stan agend koła i uchwalono absolutorjum ustępującemu Zarządowi.

Następnie przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, w skład którego weszli następujący koledzy:

Prezes: *Tuszyński Piotr*, wice prez. *Studencki Ludwik*, sekretarz *Mazurkiewicz Jan*, skarbnik *Kuderski Witt.*

SOSNOWIEC.

Walne Zebranie Koła. W dn. 2 marca b. r. odbyoł się walne zebranie miejscowego koła Z. M.

Przewodniczył *kol. Stawski.* Zebranie w pierwszych punktach porządku dziennego zatwierdziło szereg spraw, tyczących się organizacji wewnętrznej koła. Między innemi uchwalono, aby nowoobrany Zarząd ściągnął od członków wszelkie należności na rzecz koła. Zebrani zatwierdzili przedłożony przez *kol. Stawskiego* regulamin pożyczek, które koło ze swych funduszów będzie udzielało swym członkom.

Komisja skrutacyjna ogłosiła następujący wynik wyborów:

Na prezesa koła wybrany został *kol. Stawski Stanisław*, na wice-prezesów *kol. Czech i kol. Pawelski*, na stanowisko sekretarza: *kol. Serbjan Mieczysław*, na stanowisko skarbnika *kol. Stodolkiewicz Józef*. Komisja Rewizyjna: *kol. Woźniakowski, Szymula i Witkowski.*

KOWEL.

Walne Zebranie Koła. W dniu 9 lutego b. r. odbyło się w sali biblioteki kolejowej walne zebranie miejscowego koła Z. Z. M.

Zebranie zagaił prezes koła *kol. Kusnerz*, który złożył sprawozdanie z przebiegu zjazdu prezesów kół Dyr. Radomskiej.

Zebrani po wysłuchaniu sprawozdania i przedyskutowaniu projektu, wypowiedzieli się przeciwko obniżkom i zaznaczyli, że bronić będą swych poborów wszelkiemi dostępnemi środkami.

Przewodniczący koła kol. Kusnerz zgłosił wraz z całym Zarządem dymisję, motywując to wewnętrznemi nieporozumieniami, jakie nurtują wśród członków. Jednakże zebrani dymisji nie przyjęli i uchwalili Zarządowi wotum ufności, prosząc o dalsze zatrzymanie swych funkcyj.

Skarbnik *kol. Szczerbatko złożył* szczegółowe sprawozdanie z wydatków, przeznaczonych na urządzenie siedziby miejscowego koła, pozatem skarbnik zwrócił się do zebranych z wnioskiem, aby każdy członek punktualnie i regularnie wpłacał składkę na rzecz koła, dotyczczas bowiem znaczna liczba kolegów zalega z opłatą tychże, co ujemnie wpływa na bieg spraw, Zarząd bowiem nie rozporządza żadnemi środkami materjalnemi.

Ze spraw służbowych poruszono: sprawę formowania listy starszeństwa i postanowiono, aby każdy członek zgłosił się do miejscowego koła, celem zarejestrowania się; uchwalono zwrócić się do administracji, aby parowozy G5 obsadzano dwoma drużynami, a na stacjach przejściowych naznaczano ludzi do zasilania parowozów wodą i do przybliżania węgla.

SZCZAKOWA.

Walne Zebranie Koła. W dniu 20 marca b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła Szczakowa, na którym zebrani jednogłośnie zaprotestowali przeciwko obniżeniu poborów ubocznych.

Obecny system godzinowo-kilometrowego krzywdzący ogół drużyn maszynistowskich, jest specjalnie niedogodny dla wielu parowozowni, które obsługują krótkie przestrzenie.

Parowozownia Szczakowa obsługuje przestrzenie o długości zaledwie przeciętnie 10 klm., a najdłuższa wynosi 30 klm. Sprawa wprowadzenia samego godzinowego staje się bardzo paląca, dlatego zebrani proszą Prezydjum o wystąpienie do M. K. o przychylne załatwienie tej sprawy.

Warunki bytowania w Szczakowej są bardzo trudne, gdyż prócz wyżej wymienionych dolegliwości, Szczakowa należy do najdroższych miejscowości w kraju.

KROŚNIEWICE.

Walne Zebranie Koła. W dniu 17 marca b. r. odbyło się walne zebranie miejscowego koła Krośniewice. Przewodniczący *kol. Biejat* odczytał następujący porządek dzienny:

1) Wybór Zarządu.
2) Wysłanie delegata do Warszawy w sprawie przebału i godzinowego.
3) Wolne wnioski.

Nowy zarząd koła powołano w następującym składzie: na stanowisko prezesa powołano jednomyślnie *kol. Biejata;* na wice-prezesa *kol. Huptlicha;* na skarbnika i sekretarza *kol. Ertmana.*

Do komisji rewizyjnej powołano *kol. Helmana, Lamczaka* i *Tuszyńskiego.*

W kwestji potrącań za przepały z godzinowo-kilometrowego zebrani potępili nadużycia administracji, która nie przestrzega istniejących przepisów, i postanowili odwołać się do Zarządu Głównego, aby wystąpieniem w Dyrekcji usunął to bezprawie.

ALEKSANDRÓW KUJAWSKI.

Walne Zebranie Koła. Dn. 18 marca odbyło się walne zebranie miejscowego koła Z. Z. M., któremu przewodniczył *kol. Gorzkowski.*

Składając sprawozdanie ze swej działalności, kol. Gorzkowski obszernie omówił niesprawiedliwość, jaka dotknęła ogół kolegów i która wpędziła maszynistów nieomal w nędzę. Mówca skrytykował bezprawne odebranie umundurowania, i odmówienie pomocy lekarskiej, oraz scharakteryzował wzrastającą ustawicznie drożyznę.

W sprawie urlopów odpoczynkowych zgłoszono dwa wnioski, jeden *kol. Kozłowskiego,* aby ustalić zastępstwa na okres urlopów i drugi *kol. Zielonki,* aby kolejność urlopów wypoczynkowych zależała od starszeństwa w pracy. Wnioski powyższe zebrani zaakceptowali.

CHOJNICE.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zebraniu Koła miepscowego Z. Z. M. w Chojnicach wybrano Zarząd Koła miejscowego w składzie następującym: Prezes: *Sulewski Walenty,* zast. Prezesa: *Butowski* Stanisław, sekretarz: Patyński Jan; skarbnik: Prądzyński Piotr. Komisja rewizyjna: Kortas Franciszek, Włoch Edmund i Szwoch Albin.

SKIERNIEWICE.

W dniu 26 lutego b. r. odbyło się walne zebranie członków miejscowego koła Z. Z. M., na którym powołano do nowego zarządu:

Na prezesa koła *kol. Zabokrzyckiego Józefa* (ponownie); na wiceprezesa koła *kol. Tyszkiewicza Aleksandra* (ponownie); na skarbnika *kol. Malińskiego Leonarda;* na sekretarza *kol. Chwilczyńskiego Tadeusza;* i do komisji rewizyjnej *kol.: Szymankiewicza Mieczysława i Muszyńskiego Stefana.*

INOWROCŁAW.

Wybór Zarządu Koła. Na walnem Zgromadzeniu Koła w Inowrocławiu został wybrany Zarząd tegoż w następującym składzie:

Prezes: *kol. Klockowski Bolesław;* wiceprezes: *kol. Mikołajczak Leon;* sekretarz: *kol. Stasinowski Hipolit* (Rzeźnicka 10); skarbnik: *kol. Grobelski Józef.*

Komunikaty.

SPOSÓB UZYSKANIA DOWODÓW SŁUŻBY NA KOLEJACH ROSYJSKICH.

Podajemy do wiadomości naszych czytelników ogłoszone ostatnio przepisy, dotyczace uzyskania dowodów służby i egzaminów na kolejach rosyjskich, zaznaczając, że w przyszłości wszystkie tego rodzaju sprawy należy załatwiać drogą urzędową, stosownie do postanowień tych przepisów oraz wyjaśniając ,iż wszystkie podobne sprawy, które skierowane zostały do Zarządu Głównego i przez tenże Zarząd były prowadzone, zostały załatwione odmownie, tak, że koniecznem jest ponowne poczynienie starań w drodze urzędowej z zachowaniem poniżej wskazanych formalności:

Ubiegający się o uzyskanie dowodów służby na kolejach rosyjskich, winien złożyć drogą służbową podanie do W y d z i a ł u O s o b o w e g o D y r e k c j i.

W podaniu należy szczegółowo stwierdzić, kiedy i na jakiej kolei, ewentualnie stacji, petent pełnił służbę, jakie zajmował stanowisko i w jakim charakterze służbowym. Należy podać przypuszczenia, gdzie mogą znajdo-

wać się obecnie dokumenty i dowody służbowe, względnie, gdzie były w swoim czasie złożone i przechowane.

Podanie o wydobycie dokumentów rosyjskich musi być opatrzone znaczkiem stemplowym, w wysokości **5 zł.** i **1 zł.** od każdego załącznika.

Za wydanie dokumentów władze sowieckie żądają przedwojenne 5 rubli złotem.

Wymienioną pięciorublówkę można wpłacić następującemi sposobami:

a) Znaczkami stemplowemi, przerachowując równowartość pięciu rubli złotych na złote, według kursu dnia wpłaty, względnie dnia złożenia podania, co nie wyklucza jednak możliwości późniejszej dopłaty, na wypadek spadku kursu złotego.

Znaczki stemplowe, o wartości 5-ciu rubli złotych, należy dołączyć do podania, jednakże nie kasując takowych.

b) Pracownicy, którzy posiadają złotą pięciorublówkę lub też mają możność jej nabycia, mogą wnieść powyższą monetę bezpośrednio do Kasy konsularnej Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, dołączając otrzymane pokwitowanie do złożonego w Dyrekcji podania.

c) Pięciorublówkę można przesłać do Dyrekcji oddzielnie pocztą, jako przesyłkę wartościową, należy przytem w krótkiej korespondencji oznaczyć przeznaczenie monety w słowach:

„Pięć rubli złotem, jako załącznik do podania, złożonego Dyrekcji dnia . . . . Nr. . . . . (podpis czytelny, stanowisko i miejsce pracy).“

Opłaty konsularne za wydobycie i przysłanie dokumentów wynoszą 10 zł., za legalizację dokumentu również 10 złotych. Sumy te pobiera Ministerstwo Spraw Zagranicznych dopiero po nadejściu dokumentów z Rosji.

Zwolnienie od wyżej wymienionych opłat konsularnych jest możliwe na zasadzie ogólnych przepisów, przewidzianych w ustawie stemplowej, natomiast uzyskanie zwolnienia lub obniżki od opłat na rzecz władz sowieckich, możliwe jest tylko w wyjątkowych wypadkach, po przedłożeniu przez petenta urzędowego świadectwa ubóstwa.

Dotychczas wniesione wszystkie podania pracowników, ubiegających się o wydostanie dokumentów służby rosyjskiej zostaną zwrócone dla dopełnienia wszystkich wyżej wymienionych warunków. Po uzupełnieniu braków, podania będą z powrotem przyjmowane.

ROZPORZĄDZENIE

o rozpatrzeniu przez Komisję Weryfikacyjną spraw wysługi lat wszczętych przed 1.X. 1923 r. a nie rozpatrzonych z powodów niezależnych od zainteresowanych pracowników.

Wobec tego, iż zdarzyć się mogły wypadki, że Komisja Weryfikacyjna, obecnie rozwiązana, mogła rozpatrzeć nie wszystkie sprawy **pracowników, którzy w dniu 30 września 1923 r. byli już etatowymi i którzy do tego terminu złożyli zgłoszenia** o zaliczenie poprzedniej służby: państwowej, kolejowej, samorządowej, względnie pracy zawodowej do wysługi lat, a które to zgłoszenia z różnych przyczyn nie zostały nadesłane w swoim czasie do Komisji Weryfikacyjnej, obecnie Ministerstwo Kolei rozporządzeniem z dnia 16 marca r. b. Nr. I/4871/1 — J/26 upoważniło Dyrekcję do rozpatrzenia omawianych spraw w terminie do 30 kwietnia r. b.

Wydziały i Oddziały Dyrekcji, o ile posiadają omawiane zgłoszenia, względnie o ile wpłyną dotyczące reklamacje, od zainteresowanych pracowników, mają niezwłocznie, po załatwieniu przepisanych formalności, podanych w okólniku A z dnia 12.I 1924 r. Nr. 15414, przesłać sprawy do Wydziału Osobowego Dyrekcji, podając równocześnie do każdej poszczególnej sprawy przyczynę niezałatwienia jej w przepisanym poprzednio terminie.

Natomiast nie należy nadsyłać tych wszystkich spraw, które były już rozpatrywane przez Komisję Weryfikacyjną i w następstwie załatwione odmownie. Sprawy takie nie podlegają ponownemu rozpatrywaniu w Komisji.

Zaznacza się, iż spraw pracowników, którzy w dniu 30 września 1923 r. nie byli etatowymi, względnie tych, którzy do 30 września podań nie złożyli, nadsyłać nie należy.

Ostateczny termin nadsyłania poruszonych spraw do Wydziału Osobowego Dyrekcji wyznacza się 20 kwietnia r. b.

Nadesłane.

Otrzymaliśmy następujące pismo, z prośbą o umieszczenie:

Szanowny Panie Redaktorze!

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku, z której w październiku 1925 r. wyłonił się komitet dla popierania wśród pracowników kolejowych na Pomorzu Ligi Obrony Powietrznej Państwa, oraz akcji obrony przeciwgazowej, zwraca się do P. T. Redakcji, z prośbą o umieszczenie w ich organie sprawozdania o wyniku akcji na powyższe cele.

Wychodząc z założenia, iż jedynym racjonalnym sposobem zbiórki są datki, aczkolwiek minimalne, za to jednak stałe, potrącane automatycznie co miesiąc z poborów pracowników za ich zgodą, Komitet zwrócił się do ogółu funkcjonarjuszy kolejowych z odnośną odezwą, która to akcja dała wynik następujący:

Na ogólną liczbę 16.500 pracowników (bez terenu W. M. Gdańska), zadeklarowały 8.653 osoby, czyli 52 proc. datki miesięczne do końca 1926 r., w wysokości 6076 zł., kwota ta nie jest jednak stałą, albowiem waha się, w zależności od każdorazowej ilości pracowników nieetatowych, chorych, którzy wówczas, zamiast płac stałych, otrzymują zasiłek z kas chorych, oraz urlopowanych bez poborów, w których to wypadkach, potrącona w styczniu r. b. sumę, wynoszącą 5589 zł. 60 gr., oraz 608 guld. 45 fen. od kolejarzy polaków, zatrudnionych na terenie Wolnego Miasta. Do końca ubiegłego roku wpłynęło do kasy dyrekcyjnej 14.756 zł. 47 gr., oraz 4058 guld. 27 fen. Z pieniędzy, zebranych w ten sposób do końca roku 1926, która to kwota wyniesie około 82.000 zł. i 11.000 guld., zamierza Komitet nabyć samolot bojowy imienia kolejarzy pomorskich i ofiarować go armji polskiej, resztę zaś funduszów przekazać na cele obrony przeciwgazowej.

Podając powyższe sprawozdanie do wiadomości publicznej, poczuwa się Komitet do miłego obowiązku podziękowania tak ofiarodawcom, którzy mimo swych skromnych poborów, nie zawahali się dorzucić swego grosza na cele obrony ojczyzny, jak i tym wszystkim, którzy w jakikolwiek bądź sposób przyczynili się do tak znacznych rezultatów całej akcji.

Z poważaniem

Za Komitet

Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych

Czarnowski.

PODZIĘKOWANIE.

Panom maszynistom i dyspozytorom parowozowni w Suchej, za bezinteresowne zajęcie się urządzeniem pogrzebem *ś. p. Aleksandra Blazowskiego*, emerytowanego kierownika parowozowni w Suchej, jak również W. Panom maszynistom z Żywca, Krakowa—Płaszowa, Now.-Sącza, którzy wzięli udział w pogrzebie, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać“.

Żona z dziećmi.

OGŁOSZENIE.

Zaświadczenie wydane przez Kolej Murmańską na imięS. *Wiśniewskiego*, pełniącego służbę w *10-tym batalionie kolejowym*, jest do odebrania w redakcji.

Wydawca: Zw. Zaw. Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.